Sawe

VERGASER

K 22 F - K 24 F

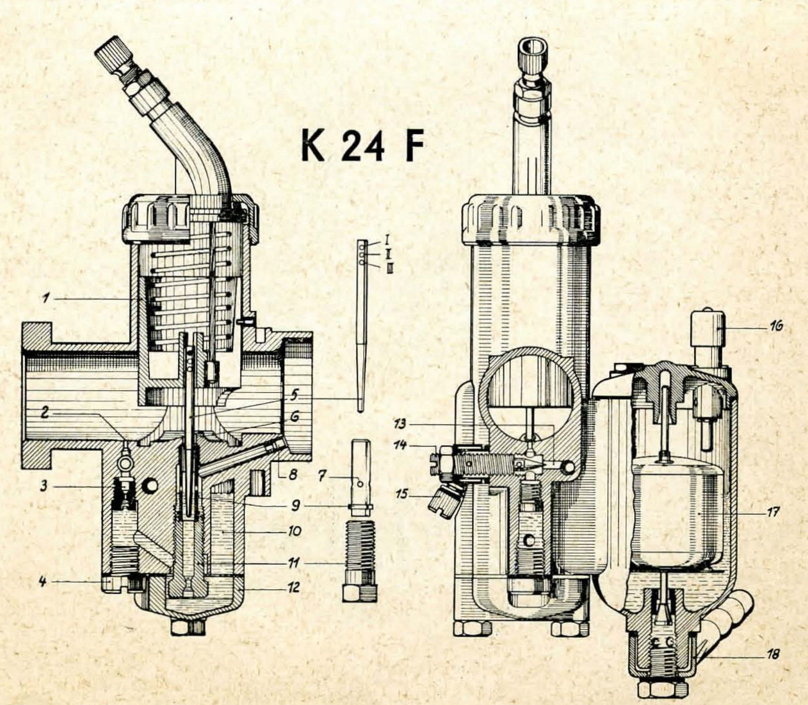


Sawe-Vergaser-Gesellschaft m.b.H.
LOCKSTEDTER LAGER IN HOLSTEIN
FERNRUF: LOCKSTEDTER LAGER 345

K 22 F

41

K 24 F



BESCHREIBUNG DER SAWE-VERGASER K 22 F UND K 24 F

AUFBAU: Die SAWE-Vergaser K 22 F und K 24 F sind Schiebervergaser mit Flanschanschluß, angegossenem Schwimmergehäuse und Nadeldüsensteuerung. Zu ihrer Einregulierung dienen die Leerlaufdüse 3, die Hauptdüse 11 und die Nadeldüse 9 mit Düsennadel 5. Die Leerlaufdüse wird zugänglich durch Lösen der Verschlußschraube 4, die Haupt- und die Nadeldüse durch Abnahme des unteren Abschlußdeckels 12. Die Nadeldüse wird beim Anziehen der Hauptdüse gegen eine entsprechende Verengung im Gehäuse dichtend gespannt. Beim Einsetzen der Nadeldüse muß darauf geachtet werden, daß der angedrehte Bund unten, also auf der Seite der Brennstoffdüse liegt.

Das Hauptdüsensystem ist von einem Ringraum 11 umschlossen, der von der Schwimmerkammer her mit Kraftstoff gespeist wird und der ein Abreißen des Kraftstoffzuflusses zu den Düsen infolge der Zentrifugalkraft, die beim Kurvenfahren mit Seitenwagen auf den Kraftstoff einwirkt, verhindert.

ARBEITSWEISE UND EINREGULIERUNG

LEERLAUF: Der über die Leerlaufdüse kommende Kraftstoff wird zunächst mit Frischluft aus dem Ansaugstutzen vermischt, die durch die Bohrung 13 zugeführt und durch den Leerlaufkonus 14 geregelt wird. Rechtsdrehen der Regulierschraube 14 ergibt weniger Luft, also ein fetteres Leerlaufgemisch. Linksdrehen mehr Luft, also ein mageres Gemisch, das anschließend durch die Bohrung 2 abgesaugt wird. Die Normalstellung der Regulierschraube ist 1½ bis 2 Umdrehungen offen. Die Leerlaufdrehzahl des Motors wird festgelegt durch die Schieberöffnung, die durch die Stellung der Anschlagschraube 15 bestimmt ist. Rechtsdrehen dieser Schraube vergrößert die Öffnung des Schiebers 1 — der Motor läuft schneller. Linksdrehen verkleinert sie — der Motor läuft langsamer.

Die Einregulierung des Leerlaufes soll nur bei warmem Motor vorgenommen werden. Das Leerlaufgemisch muß etwas überfettet sein. Dies ist dann der Fall, wenn der Motor gleichmäßig läuft, der Auspuff nicht rußt und die Drehzahl zunimmt, wenn die Regulierschraube 14 etwas geöffnet wird.

ÜBERGANG UND TEILLAST: Wird der Schieber 1 aus der Leerlaufstellung angehoben, so nimmt der über dem Zerstäuber 6 entstehende Unterdruck soweit zu, daß dort Kraftstoff abgesaugt wird. Der die Nadeldüse 9 umschließende Ringraum wird von Kraftstoff frei und über die Korrekturluftdüse 8 strömt Luft nach, die durch die Querbohrungen 7 in die Nadeldüse eintritt. Es bildet sich in der Nadeldüse ein Kraftstoff-Luftgemisch, das durch den Ringspalt zwischen Nadeldüse und Düsennadel 5 nach oben zum Zerstäuber strömt. Mit zunehmender Schieberöffnung taucht der konische Teil der Düsennadel mehr und mehr aus der Düsenbohrung und vergrößert so den freien Strömungsquerschnitt. Die drei Faktoren: Mittelbohrung der Nadeldüse, Lage der Düsennadel zur Nadeldüse, also deren Befestigung im Schieber in den Stellungen I, II oder III, und die Höhenlage der Querbohrungen 7 in der Nadeldüse bestimmen neben Haupt- und Leerlaufdüse den Kraftstoffverbrauch im unteren und mittleren Teillastbereich. Die Nadelstellungen II und III reichern diesen Verbrauch gegenüber den Stellungen I bzw. II etwas an. Höher gelegene Querbohrungen in der Nadeldüse haben einen starken abmagernden Einfluß insbesondere auf den Übergang und den unteren Lastbereich. Die richtige Abstimmung der angezogenen drei Faktoren ermöglichen besonders infolge des günstigen Einflusses der Korrekturluftzuführung in die Nadeldüse eine exakte verbrauchsgünstigste Brenngemischbildung über den gesamten Leistungsbereich. Die normalen Abnutzungserscheinungen zwischen Nadeldüse und Düsennadel in längerer Betriebszeit werden durch die Korrekturluft-Wirkung weitgehend kompensiert.

VOLLAST: Den Verbrauch bei Vollast und im Vollastbereich bestimmt die Hauptdüse. Sie muß so groß genommen werden, daß der Motor seine höchste Leistung abgibt. Sie ist dann richtig, wenn, richtige Kerzenwahl vorausgesetzt, nach längerem Vollastbetrieb der Isolator der Zündkerze nußbraun gefärbt ist. Dunkle Färbung und Rußansatz deuten auf zu große Hauptdüse, helle bis weiße Färbung und Schweißperlen an den Elektroden deuten auf zu kleine Hauptdüse. Man lasse sich hierbei nicht durch Niederschläge täuschen, die auf Kraftstoffbeimischungen zurückzuführen sind.

STARTEN: Bei kaltem Motor kurz tupfen, Zündung einschalten, etwas Gas geben und antreten!
Bei sehr kaltem Motor außerdem Startschieber am Luftfilter schließen und erst mit warmlaufendem Motor öffnen!
Bei warmem Motor ohne Tupfen antreten!
Für den Kaltstart noch folgenden Tip: Tupfen, zweimal durchtreten, Zündung einschalten, etwas Gas und antreten — er kommt so immer!
Haben Sie Ihren Motor einmal „abgesoffen" dann: Zündung ausschalten, Vollgas geben, einigemale durchtreten, Zündung einschalten und mit Vollgas antreten! In der Regel kommt er so.

UND NOCH ETWAS: Wenn etwas nicht stimmt am Lauf Ihres Motors, dann ist erfahrungsgemäß immer zuerst der Vergaser schuld. Sehr, sehr häufig ist er das nicht! Ändern Sie nicht ohne Grund die von Ihrem Werk gelieferte Einstellung ab, denn sie ist für die handelsüblichen Brennstoffe in langen Versuchsreihen festgelegt. Wenden Sie sich in Zweifelsfällen an Ihr Werk, an die Vergaserfirma oder an einen Fachmann.



Streuber, Kellinghusen 910/53



K 22 F für BMW R 25

Preise für Ersatzteile

Bild-Nr.	Bezeichnung	Bestell-Nr.	Preis DM
1	Vergasergehäuse K 10 mit Klemmanschl. 12 ∅	4.26.144	6.—
1a	Vergasergehäuse K 10 mit Klemmanschl 12,7 ∅	4.29.109	6.—
1b	Vergasergehäuse K 10 mit Klemmanschl. 19 ∅	4.28.108	6.—
1c	Vergasergehäuse K 10 mit Flanschanschluß	4.27.107	6.—
2	Schwimmergehäusedeckel	4.26.104	1.—
3	Deckelfeder	132	0.35
4	Schwimmer mit Dämpfungsring	116	1.40
5	Schwimmernadel	145	0.70
6	Schlauchnippel	103	0.60
7	Unterlegscheibe	013	0.15
8	Dichtungsring	014	0.10
9	Sechskantschraube	015	0.40
10	Gasschieber	106	0.60
11	Schieberfeder	142	0.20
12	Vergaserdeckel	105	0.50
13	Halteschraube	M 5 × 12 DIN 84	0.30
14	Kabelstellschraube	025	0.35
15	Gegenmutter	026	0.15
16	Kraftstoffdüse	139	0.75
16a	Luftdüse	140	0.40
17	Starterklappenhebel	133	0.35
18	Unterlegscheibe	137	0.10
19	Druckfeder	138	0.10
20	Starterklappe	122	0.35
21	Unterlegscheibe 3 ∅	137a	0.10
22	Zylinderkopfschraube	M 3 × 8 DIN 84	0.15
23	Luftfiltereinsatz	113	1.25
24	Haube	110	1.—
25	Halteschraube	M 3 × 8 DIN 64	0.10
26	Klemmring	121	0.45
27	Klemmschraube	M 4 × 15 DIN 84	0.20
28	Vierkantmutter	M 4 DIN 662	0.10
29	Vergasergehäuse K 16	3.048	6.—
30	Vergasergehäuse K 16 U	4.067	6.—
31	Schwimmergehäusedeckel o. Zubeh.	020	1.40
32	Schwimmergehäusedeckel o. Zubeh.	022	1.20
33	Halteschraube	032	0.40
34	Tupfer vollständig	1.030	1.—
34a	Tupferspindel	028/029	0.70
35	Tupferfeder	031	0.15



Ersatzteilliste für Sawe-Vergaser

TYPE K24F FÜR BMW R25/3

3.2.163
152
058
029/163
025
DIN 94
054
031
032
026
164
154
022
155
153
151
041
132
3.2.150
165
158/159
161
026
013
3.2.160
128
129
127
017
162
014
157
018
014
124
1.057
015
123
130

Preise für Ersatzteile

Bezeichnung	Bestell-Nr.	Preis DM
Vergaser K 24 F, komplett . . .	3.32.000	23.—
Vergasergehäuse	3.2.150	14,—
Schwimmergehäusedeckel, komplett . .	1.057	2.20
Schwimmergehäusedeckel ohne Zubehör .	022	1.20
Halteschraube für Schwimmergehäusedeckel	032	0.40
Federscheibe für Schwimmergehäusedeckel .	164	0.10
Dichtung für Schwimmergehäusedeckel .	153	0.15
Tupfer, vollständig	3.2.163	1.—
Tupferspindel	029/163	0.70
Tupferfeder	031	0.15
Splint	Din 94	0.05
Schwimmer mit Dämpfungsring . .	132	1.40
Schwimmernadel	165	0.70
Unterlegscheibe, 14 x 19 mm . . .	013	0.15
Winkelnippel	157	1.—
Dichtungsring, 8 x 12 mm . . .	014	0.10
Sechskantschraube M, 8 x 1 . . .	015	0.40
Gasschieber	151	2.50
Schieberfeder	041	0.25
Seilzugstellschraube	025	0.35
Mutter M, 6 x 0,75	026	0.15
Deckelkrümmer	155	2.20
Gummiring	154	0.60
Deckelmutter	152	0.90
Düsennadel	054	0.75
Nadelhalter	058	0.20
Nadeldüse (eingerollte Nr. angeben) . .	127	1.—
Hauptdüse (Größe angeben) . . .	162	1.45
Leerlaufdüse (Größe angeben) . .	017	0.65
Leerlaufluftregulierung, komplett . .	3.2.160	1.20
Verschlußschraube	018	0.40
Dichtung	124	0.30
Deckel	123	1.—
Sechskantschraube M, 6 x 20 . . .	130	0.30
Mutter M, 6 x 0,75	026	0.15
Leerlaufluftschraube mit Madenschraube .	158/159	0.55
Innen- und Außenring . . .	161	0.50
Leerlaufanschlagschraube . . .	129	0.40
Druckfeder für Anschlagschraube . .	128	0.25

Sawe-Vergaser-Gesellschaft m. b. H.

(24b) LOCKSTEDTER LAGER/HOLSTEIN - TELEFON 345